

Anni Vahtera

SUOMALAISTEN ERIKOISPURJEALUSTEN KANSIMIEHISTÖN
PÄTEVYYSSVAATIMUKSET KANSAINVÄLISESSÄ
LIIKENTEESSÄ

Merenkulun koulutusohjelma

Merikapteeni

2017

SUOMALAISTEN ERIKOISPURJEALUSTEN KANSIMIEHISTÖN
PÄTEVYYSVAATIMUKSET KANSAINVÄLISESSÄ LIIKENTEESSÄ

Vahtera, Anni
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Merenkulun koulutusohjelma
Toukokuu 2017
Ohjaaja: Roos, Ninna
Sivumäärä: 26
Liitteitä: 4

Asiasanat: purjelaivat, miehitys, pätevyyskirjat

Tässä opinnäytetyössä tutkittiin eräiden suomalaisten purjealusten kansimiehistön pätevyysvaatimuksia. Tutkimuksen tilasi Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Tutkimuksen kohteena olivat suomalaiset erikoisaluksiksi luokitellut, kansainvälisessä liikenteessä toimivat purjealukset ja niiden kansimiehistö. Trafi on kiristänyt kansimiehistön pätevyysvaatimuksia kyseessä olevilla aluksilla kotimaanliikenteen kansimiehen pätevyyskirjasta kansainvälisen liikenteen vahtimiehen pätevyyskirjaksi.

Tutkimuksen keskeisinä tavoitteina oli selvittää kansimiehistön pätevyysvaatimusten kiristämisen vaikutuksia aiheen piiriin kuuluvilla aluksilla ja selvittää erilaisia mahdollisia vaihtoehtoja vaatimusten kiristämiselle tai muita keinoja, joilla muutosta voisi helpottaa purjelaivatoimijoille.

THE QUALIFICATION REQUIREMENTS OF FINNISH SPECIAL PURPOSE SAILING VESSELS ON INTERNATIONAL WATERS

Vahtera, Anni

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Maritime Management

May 2017

Supervisor: Roos, Ninna

Number of pages: 26

Appendices: 4

Keywords: sailing vessel, manning, certification

This thesis involves the qualification requirements of Finnish special purpose sailing vessels' deck crew. The thesis was commissioned by the Finnish Transport Safety Agency Trafi.

The objects of this study were Finnish flagged special purpose sailing vessels that operate on international waters and the deck crew of such vessels. Trafi has raised the qualification requirements for deck crew on such vessels from Deckhand's Certificate of Competency (domestic trade) to Watchman's Certificate of Competency (international trade).

The main goals of this study were to figure out the effects of the raised qualification requirements on the affected sailing vessels and the alternatives for the raised qualifications and possibilities to make this transition easier for the vessel operators.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
1.1	Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.....	6
1.1.1	Merenkulun pätevydet -yksikkö.....	7
1.2	Tutkimuksen aihe.....	7
2	KÄSITTEET	8
3	MENETELMÄT	10
3.1	Tutkimusstrategia.....	10
3.2	Tutkimuksen tarkoitus	10
3.3	Aineistonkeruun menetelmät	10
4	AIHEPIIRIIN KUULUVAT ALUKSET JA NIIDEN TOIMINTA.....	12
5	PÄTEVYYSVAAATIMUKSET	13
5.1	Kansainväliset vaatimukset.....	13
5.2	Suomen pätevyysvaatimukset.....	13
5.2.1	Kansimiehen pätevyyskirja	14
5.2.2	Vahtimiehen pätevyyskirja.....	15
5.3	Pätevyysvaatimusten muutoksen perustelut	16
5.4	Muutoksesta aiheutuneet ongelmat.....	17
5.5	Muiden valtioiden pätevyysvaatimuksia.....	19
5.5.1	Ruotsin pätevyysvaatimukset	19
5.5.2	Norjan pätevyysvaatimukset	21
5.5.3	Tanskan pätevyysvaatimukset	21
6	RATKAISUEHDOTUS	22
6.1	Ratkaisuvaihtoehtojen rajaaminen	22
6.2	Ratkaisuehdotukset ja niiden perustelut.....	22
7	YHTEENVETO	24
	LÄHTEET.....	25
	LIITTEET	

LIITE 1: Todistus aluksella annetusta kansimiehen koulutuksesta

LIITE 2: Götheborgin miehitystodistukset

LIITE 3: Vega Gamlebyn miehitystodistukset

LIITE 4: Christian Radichin miehitystodistus

1 JOHDANTO

1.1 Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

Tämän tutkimuksen tilaajana toimii Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, jonka tehtäviin kuuluvat suomalaisen liikennejärjestelmän kehittäminen, liikenteen ympäristöystävällisyyden edistäminen ja liikennejärjestelmään liittyvistä viranomaistehtävistä vastaaminen. Trafín toimintaan kuuluu esimerkiksi toimialaan liittyvien lupien, hyväksyntöjen ja muiden päätösten antaminen, tutkintojen järjestämisestä vastaaminen, liikennemarkkinoihin liittyvien tehtävien sekä liikennejärjestelmää koskevien sääntöjen ja määräysten noudattamisen valvominen, kansainväliseen yhteistyöhön osallistuminen sekä tiedon jakaminen kansalaisille liikkumisen valinnoista. Trafín visiona on vastuullinen liikenne ja toiminta-ajatuksena hyvinvoinnin ja kilpailukyvyyn mahdollistaminen liikenteessä (kuva 1). (Trafín www-sivut 2016.)



Kuva 1. Strategiset päämäärät (Trafín www-sivut 2016)

1.1.1 Merenkulun pätevydet -yksikkö

Merenkulun pätevydet -yksikkö on Trafin sisäinen yksikkö, joka vastaa merenkulkuun liittyvistä luvista ja niiden myöntämisestä. Merenkulkuun liittyviä lupia ovat esimerkiksi pätevyyskirjat, lisäpätevyyskirjat ja miehitystodistukset. Yksikön toimikuvaan kuuluu myös merimiesrekisterin ylläpito. (Trafin www-sivut 2016.)

1.2 Tutkimuksen aihe

Tämän tutkimuksen aihe käsittelee tiettyjen suomalaisten purjelaivojen kansimiehistön pätevyysvaatimuksia ja näin ollen se kuuluu Merenkulun pätevydet -yksikön toiminta-alueelle.

Tarve tästä aiheesta tehdylle tutkimukselle syntyi, kun Merenkulun pätevydet -yksikkö päätti muuttaa suomalaisten erikoisaluksiksi luokiteltujen purjelaivojen kansimiehistön pätevyysvaatimuksia. Ennen vaatimuksena ollut kansallinen pätevyyskirja (kansimies) korvattiin kansainvälisellä pätevyyskirjalla (vahtimies). Tämä muutos on aiheuttanut varsin voimakkaan vastareaktion purjealustoimijoiden keskuudessa. Merenkulun pätevydet -yksikkö päätti teettää asiasta tutkimuksen, jonka tarkoituksena on tutkia pätevyysmuutoksen kohtuullisuutta ja vaikutuksia sekä pohtia mahdollisia muita vaihtoehtoja.

Tutkimus on tarkasti rajattu koskemaan vain suomalaisia kansainvälisessä liikenteessä toimivia, erikoisaluksiksi rekisteröityjä purjealuksia, joiden bruttovetoisuus on alle 500. Käytännössä edellä mainittuun kategoriaan kuuluvia aluksia on tällä hetkellä vain kourallinen, mutta niistä osa on historiallisesti arvokkaita perinnepurjelaivoja ja kaikki harjoittavat aktiivista, suomalaiselle purjelaivakulttuurille tärkeää toimintaa.

Tutkimus on luonteeltaan soveltava ja sen tarkoituksena on olla tutkimusaihetta kartoittava sekä kuvaileva. Aineistonkeruumenetelminä on käytetty pääasiassa haastatteluja ja kyselyitä eri toimijoille. Lisäksi tutkimuksessa on perehdytty aiheeseen liittyvään kansalliseen ja kansainväliseen lainsäädäntöön.

2 KÄSITTEET

Bruttovetoisuus	Tarkoittaa aluksen kokonaisvetoisuutta
IMO	International Maritime Organization, kansainvälinen merenkulkujärjestö
Itämeren liikenne	Itämeren vesialueilla tapahtuva meriliikenne
Kaukoliikenne	Koko maapallon kattava, maantieteellisesti rajoittamaton meriliikenne
Kotimaan liikenne	Suomen vesialueilla tapahtuva meriliikenne
Lähiliikenne	Meriliikennettä Itämeren alueella tai Itämereen liittyvillä vesialueilla Hanstholmista Lindesnäsiin ulottuvaan linjaan saakka sekä Kielin kanavan kautta kuljettaessa Cuxhaveniin saakka
Minimimiehitys	Aluksen miehistön vähimmäismäärä tietyllä liikennealueella
MOU -liikennealue	Liikenne sellaisen valtioiden rannikon läheisyydessä, jotka ovat osa Lontoon yhteisymmärryspöytäkirjaa (London Memorandum of Understanding)
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, IMO:n laatima kansainvälinen yleissopimus, jossa määrätään merenkulkijoiden harjoittelua, pätevyyttä ja merivahtia koskevista asioista

Trafi

Liikenteen turvallisuusvirasto, valtion viranomainen, joka valvoo liikenteen turvallisuutta Suomessa

3 MENETELMÄT

3.1 Tutkimusstrategia

Tutkimusstrategialla tarkoitetaan tutkimuksessa käytettyjen menetelmien kokonaisuutta (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2010, 132). Kuten johdannossa jo todettiin, tämä tutkimus on luonteeltaan soveltava. Se voidaan myös määritellä tapaustutkimukseksi, sillä tutkimuksen aihe on suppea ja tarkasti rajattu; sen kohteena on vain tietty ryhmä tietentyyppejä aluksia sekä niiden kansimiehistö (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2010, 134 -135).

Tutkimuksessa on enemmän kvalitatiivisen kuin kvantitatiivisen tutkimuksen piirteitä. Se keskittyy kokonaisvaltaiseen tiedonhankintaan ja siihen tarvittava tieto on kerätty pääasiassa ihmisiltä mittausvälineiden sijaan. Aineistoa on sovellettu ja tarkasteltu useista eri näkökulmista. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2010, 164.)

3.2 Tutkimuksen tarkoitus

Tutkimuksen tarkoitus on olla kartoittava ja kuvaileva sekä osittain myös ennustava. Kartoittavalla ja kuvailevalla tarkoitetaan tutkimusta, mikä selvittää tiettyjä ilmiöitä sekä tilanteita ja esittää tarkkoja kuvauksia näistä. Ennustavalla tutkimuksella tarkoitetaan ilmiöiden ja tilanteiden seurausten ennustamista. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2010, 138 -139.)

3.3 Aineistonkeruun menetelmät

Tutkimuksessa eniten käytetyt aineistonkeruun menetelmät ovat kysely ja haastattelu. Tutkimusta aloittaessa oli tärkeää kerätä mahdollisimman laajasti ja monipuolisesti tietoa tutkimusaiheen tuntevilta henkilöiltä. Aineistoa kerättiin Trafín Merenkulun pätevyudet yksikön asiantuntijoilta, pätevyysmuutoksia koskevien purjealusten

edustajilta sekä ulkomaisilta merenkulunviranomaisilta. Osa aineistonkeruusta tehtiin henkilökohtaisina haastatteluina, mutta suurin osa toteutettiin sähköisinä kyselyinä.

Kysely ja haastattelu valittiin pääasiallisiksi tiedonkeruun menetelmiksi, koska ne soveltuivat parhaiten tutkimuksen tarkoitukseen ja tavoitteisiin. Tutkimusaiheesta ei ole olemassa kirjallisuuslähteitä lakien ja asetusten lisäksi. Haastattelumuotoisen tiedonkeruun hyvä puoli on sen joustavuus: vastausten ei tarvitse olla lokeroituja tai määrämuotoisia, mahdolliset epäselvyydet on mahdollista selvittää välittömästi sekä kerätty tieto on syvempää ja monipuolisempaa. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2010, 205.) Kyselymuotoisen tiedonkeruun hyviä puolia ovat sen nopeus ja vaivattomuus (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2010, 195). Lisäksi sähköinen kysely on helppo lähettää sellaisillekin henkilöille jotka ovat maantieteellisesti kaukana. Toki molemmissa menetelmissä on omat huonotkin puolensa, mutta edellä mainittujen hyvien puolten ansiosta oli helppo valita juuri nämä kaksi menetelmää tutkimuksen pääasiallisiksi menetelmiksi.

4 AIHEPIIRIIN KUULUVAT ALUKSET JA NIIDEN TOIMINTA

Suomalaisia kansainvälisessä liikenteessä toimivia, erikoisaluksiksi katsastettuja purjelaivoja on tällä hetkellä vain muutamia. Niiden toiminta on kuitenkin monipuolista ja arvokasta. Kaupallisen toiminnan lisäksi osa aluksista tekee esimerkiksi nuoriso- ja koulutuspurjehduksia niin kotimaisilla kuin ulkomaisillakin vesialueilla sekä osallistuu Itämerellä järjestettäviin purjehduskilpailuihin (Kallio henkilökohtainen tiedonanto 27.8.2015, Abrahamsson sähköposti 18.9.2015, Santala sähköposti 16.9.2015). Taloudellisen arvon lisäksi aluksilla on kulttuurista arvoa sekä myös historiallista arvoa – vähintään niiden alusten kohdalla, jotka kuuluvat perinnelaivarekisteriin. Kyseiseen rekisteriin luokitellaan ainoastaan sellaiset alukset, jotka museovirasto katsoo merenkulun historian kannalta arvokkaiksi aluksiksi (Museoviraston www-sivut 2017).

5 PÄTEVYYSSVAATIMUKSET

5.1 Kansainväliset vaatimukset

YK:n alainen, kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO (International Maritime Organization) säätelee kansainvälisiä pätevyysvaatimuksia merenkulkijoille. Näitä pätevyysvaatimuksia on listattu ja määritelty tarkemmin koulutusta, pätevyyksiä ja vahdinpitoa käsittelevässä The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers- eli STCW- konventiossa. STCW- konvention tarkoituksena on edistää ihmishenkien ja omaisuuden turvallisuutta merellä sekä suojella meriympäristöä asettamalla tiettyjä kansainvälisiä standardeja merenkulkuun liittyen. (IMO:n www-sivut 2016.)

STCW- konventio ei anna suoria vastauksia tutkimuksen kohteena olevia aluksia koskien, sillä konventio ei määrittele laisinkaan pätevyysvaatimuksia kansainvälisen liikenteen aluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 500. STCW- konventiota voidaan kuitenkin käyttää lähtökohtana tässä tutkimuksessa.

5.2 Suomen pätevyysvaatimukset

Suomen laki laivaväestä ja aluksen turvallisuudesta pohjautuu pitkälti kansainvälisiin säädöksiin. Suomen laissa aluksen turvallisen miehityksen lähtökohdaksi on katsottu, että alus tulee ”miehittää siten ettei alusta, laivaväkeä, matkustajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä saateta tarpeettomasti vaaralle alttiiksi.” Lisäksi laki määrittää laivaväen lukumäärän ja pätevyyden suhteen siten, että niiden tulee olla sellaisia, että ”vahti-, turvallisuus- ja turvatoimitehtävät sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvät tehtävät aluksella voidaan hoitaa.” (Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009, 5§.) Lain mukaan miehitystodistusta laadittaessa Liikenteen turvallisuusviraston tulee ottaa huomioon muun muassa turvallinen vahdinpito, merityöaikalain työ- ja lepoaikoja koskevat säännökset, aluksen koko ja

tyyppi, aluksen yleinen varustelutaso, huolto ja kunnossapito, liikennealue, matkustajamäärä, ruokahuolto ja puhtaanapito (Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009, 7§).

Laki ei erittele tarkasti mitä pätevyysvaatimuksia kullekin alukselle tulee asettaa, vaan se jättää vaatimusten tarkemman määrittelyn Liikenteen turvallisuusvirastolle. Trafi on aiemmin kokenut riittäväksi pätevyysvaatimukseksi tutkimuksen aiheen mukaisille purjelaivoille kansallisen kansimiehen pätevyyskirjan. Kuitenkin vuodesta 2015 lähtien, alusten uusiessa niiden miehitystodistuksiaan Trafi on ryhtynyt korottamaan edellä mainittua pätevyysvaatimusta kansainväliseksi vahtimiehen pätevyyskirjaksi.

5.2.1 Kansimiehen pätevyyskirja

Kansimiehen pätevyyskirjan saamiseksi tulee suorittaa kansimiehen koulutus. Koulutuksen voi suorittaa oppilaitoksessa tai aluksella, jolloin kouluttajana toimii aluksen päällikkö. Todistus aluksella annetusta kansimiehen koulutuksesta sisältää varsin tarkan erittelyn siitä, mitä koulutuksen tulee sisältää (Liite 1). Kansimiehen koulutuksen sisällölliset vaatimukset on eritelty myös Trafin määräyksessä laivaväenpätevyyksistä. Lisäksi valtioneuvoston asetuksessa aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä asetetaan kansimiehen pätevyyskirjan saamiselle vähintään 16 vuoden ikä sekä voimassaoleva meripalveluun oikeuttava lääkärintodistus (Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä 166/2013, 20§ ja 41§).

Kansimiehen koulutus voidaan jakaa neljään osioon: pelastautumiseen, palonsammutukseen, työturvallisuuteen ja aluksen käsittelyyn. Pätevyyden saamiseksi tulee koulutettavan suorittaa kaikki neljä osiota sekä hänellä tulee olla merimieslääkärintodistus, joka osoittaa henkilön terveydentilan riittäväksi meripalveluun. Koulutukseen kuuluu vielä edellä mainittujen osioiden lisäksi maissa annettavan koulutuksen osuus, joka tulee myös suorittaa pätevyiden saamiseksi. (Laivaväen pätevyudet TRAFI 2014.)

Pelastautumiskoulutuksessa käytetään aluksen omaa pelastautumisvälineistöä. Koulutettavan tulee tuntea muun muassa pelastautumisvälineiden sijainti aluksella, pelastusliivien ja pelastuspukujen pukeminen, pelastusrenkaiden käyttö, pelastuslauttojen ja muiden kellumavälineiden käyttö ja toimenpiteet ennen käyttöä, kommunikatiivälineiden käyttö hätätilanteissa sekä matkustajien avustaminen hätätilanteissa. (Laivaväen pätevyudet TRAFI 2014.)

Myös palonsammutuskoulutus suoritetaan aluksen omilla välineillä. Koulutetun tulee tuntea aluksen hätäpoistumistiet, palonsammutusvälineiden sijainti, konehuoneen palonsammutusjärjestelmän laukaiseminen, polttoainesäiliön pikasulkuventtiilin käyttö sekä ilmastoinnin ja palopeltien sulkeminen. (Laivaväen pätevyudet TRAFI 2014.)

Työturvallisuuteen liittyvässä osiossa koulutettava tulee perehdyttää aluksella käytäviin turvallisiin työrutiineihin ja henkilökohtaisten suojavälineiden käyttöön erilaisissa tilanteissa. (Laivaväen pätevyudet TRAFI 2014.)

Koulutetun pitää lisäksi osata käsitellä ja ohjata alusta pääasiassa päällikön antamien ohjeiden mukaan, mutta myös itsenäisesti tilanteen niin vaatiessa. Koulutetulta edellytetään muun muassa kykyä ohjailla alusta maamerkkien ja kompassin avulla, hänen tulee osata ajaa alus laituriin sekä käynnistää/pysäyttää koneisto. (Laivaväen pätevyudet TRAFI 2014.)

Maissa annettava koulutus sisältää veneilijöille tarkoitetun ensiapukoulutuksen tai vastaavan koulutuksen sekä paloharjoituksen, jonka järjestäjän tulee olla paloalan ammattilainen (Laivaväen pätevyudet TRAFI 2014).

5.2.2 Vahtimiehen pätevyyskirja

Vahtimiehen pätevyyskirjoja on kolmea eri tyyppiä: vahtimies, yleistoimi (YT); vahtimies, kansi ja vahtimies, kone. Pätevyuden lisämääritelmä *kone* viittaa siihen osastoon, jolla henkilön katsotaan olevan pätevä työskentelemään. Vahtimies, kone kelpaa siis pätevyudeksi koneosastossa toimivalle vahtimiehelle ja vahtimies, kansi tar-

vitaan pätevyudeksi kansiosastolla työskentelevälle vahtimiehelle. Vahtimies YT sisältää molemmat määritelmät (kansi ja kone), eli YT- pätevyyden omaava henkilö voi toimia sekä kansi- että koneosastossa. Vahtimies, kansi pätevyyteen viitataan STCW- yleissopimuksessa nimikkeellä STCW II/4. Vahtimies, kone pätevyydellä vastaava nimikeviittaus on STCW III/4 ja vahtimies, YT pätevyyteen viitataan molemmilla nimikkeillä STCW II/4, III/4. (Trafin www-sivut 2016.)

Purjelaivojen pätevyysmuutos tarkoittaa sitä, että muutoksen piiriin kuuluvilta aluksilta vaaditaan kansimiehistön osalta vähintään vahtimies, kansi (STCW II/4) pätevyyttä. Tämän takia tässä tutkimuksessa käsitellään ainoastaan vahtimies, kansi (STCW II/4) pätevyyttä koskevia asioita ja muut vahtimiehen pätevyydet jätetään aiheen ulkopuolelle.

Vahtimies, kansi (STCW II/4) pätevyyden saadakseen henkilön täytyy suorittaa kansiosaston vahtimiehen koulutus (STCW A-II/4) ja tarvittava merityöharjoittelujakso. Merityöharjoittelujakson pituus on kaksi kuukautta. Lisäksi pätevyyden myöntämisen edellytyksenä on merimieslääkärintodistus, joka oikeuttaa meripalveluun kansiosastossa sekä vähintään 16 vuoden ikä. (Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä 166/2013, 20§ ja 42§.)

5.3 Pätevyysvaatimusten muutoksen perustelut

Trafin edustajien mukaan kansimiehen pätevyyskirja on ensisijaisesti kotimaanliikenteeseen tarkoitettu pätevyyskirja. Se on aiemmin katsottu riittäväksi pätevyyskirjaksi joillakin aluksilla, jotka ovat siirtyneet kotimaanliikenteestä ulkomaanliikenteeseen ja rinnastusten sekä lyhytaikaisten siirtomatkoiille myönnettyjen erikoislupien myötä kansimiehen pätevyyskirja on ikään kuin ujuttautunut myös kansainväliseen liikenteeseen. (Lundström sähköposti 27.6.2016.) Kansimiehen pätevyyskirjaa ei siis ole alun perin tarkoitettu pysyväksi pätevyysvaatimukseksi kansainvälisessä liikenteessä.

Merenkulun kansainvälinen yleissopimus STCW puoltaa vahtimiehen pätevyyskirjan vaatimista. Sopimuksessa todetaan, että lastialuksen vahtia ajavalta kansimiehistöltä

vaaditaan vähintään vahtimiehen (II/4) pätevyyskirja. Tutkimuksen kohteena olevat purjealukset eivät tietenkään ole samanlaisia lastialuksia kuin varsinaiset rahtilaivat, mutta erikoisalukset luokitellaan kuitenkin lastialuksiksi. (Lundström sähköposti 27.6.2016.)

STCW- konvention uudessa versiossa eli niin sanotuissa Manilan muutoksissa todetaan, että viranomaisen tulee vaatia ulkomaanliikenteessä olevalta alukselta sellaisia pätevyyskirjoja, jotka rannikkovaltio tunnustaa. Trafin tulee siis ottaa huomioon myös muiden valtioiden vaatimukset laatiessaan suomalaisille aluksille miehitysvaatimuksia. Muutamat valtiot ovat antaneet huomautuksia Trafille pätevyyskirjavaatimukseen liittyen; ne vaativat merialueillaan liikkuvilta toisen lippuvaltion aluksilta STCW-konvention mukaisia pätevyyskirjoja. (Lundström sähköposti 27.6.2016.)

5.4 Muutoksesta aiheutuneet ongelmat

Pätevyysvaatimusten muutoksesta on aiheutunut lukuisia ongelmia tutkimuksen aihepiiriin kuuluville aluksille. Suuri osa aluksista kokee, että muutoksesta syntyneet ongelmat ovat merkittäviä ja jopa uhkaavat kyseisten alusten toimintamahdollisuuksia. Pääasiallisena ongelmana alukset näyttävät kokevan muutoksen aiheuttamat taloudelliset ja työvoimaan liittyvät ongelmat.

Erilaisiksi ongelmiksi purjelaivatoimijat nimeävät esimerkiksi työvoiman hankinnan vaikeuden. Osalla aluksista työvoiman hankinta vaikeutuu tai on jo vaikeutunut, sillä työskentely saattaa pohjautua pitkälti vapaaehtoisuuteen. Toisin sanoen työstä ei välttämättä saa palkkaa. Tämä rajaa halukkaiden vahtimiesten määrää merkittävästi, sillä vahtimiehen pätevyyden omaavat henkilöt hakevat useimmiten palkallista työtä palkattoman, harrastustoimintaan verrattavan työn sijaan. (Kallio henkilökohtainen tiedonanto 27.8.2015.)

Osaavan työvoiman hankinta voi olla muillakin tavoilla haastavaa, sillä vahtimiehen koulutus on tarkoitettu lähinnä kauppamerenkulun rahti- ja matkustaja-aluksille, eli se ei sisällä juurikaan purjehtimiseen tai purjelaivoihin liittyvää koulutusta. Näin ollen muodollisesti pätevä vahtimies ei välttämättä ole käytännössä pätevä työhön pur-

jealuksella. Purjehduskokemusta omaavia vahtimiehiä ei ole purjelaivatoimijoiden mukaan riittävästi tarjolla. (Mäkinen sähköposti 23.9.2015, Abrahamsson sähköposti 18.9.2015, Santala sähköposti 16.9.2015.)

Työvoiman kouluttaminen katsotaan myös ongelmalliseksi. Monilla aluksilla haluttaisiin pitää kiinni jo olemassa olevasta työvoimasta lisäkoulutuksella. Käytännössä lisäkoulutuksen järjestäminen on kuitenkin hankalaa pääasiassa kahdesta syystä: koulutus käy purjelaivatoimijoille kalliiksi sekä koulutus on liian pitkä. Vahtimiehen koulutus on mahdollista käydä vuodessa, mikä ei sinänsä ole pitkä aika, mutta osalla purjelaivoilla työskentelevistä on jokin muu ns. leipätyö eli purjelaivatoimintaa harjoitetaan varsinaisen päätyön ohessa. Näille henkilöille vahtimiehen koulutuksen järjestäminen on siis hyvin vaikeaa tai jopa mahdotonta. (Kallio henkilökohtainen tiedonanto 27.8.2015.)

Eräs esiin nostettu ongelma on myös purjelaivojen työntekijöiden eriarvoistuminen. Osalla purjelaivoista työskentelee enemmän henkilökuntaa kuin miehitystodistuksessa määrätään minimimiehitykseksi. Nämä ns. ylimääräiset työntekijät saattavat omata vuosien purjehduskokemuksen, kun taas miehitystodistuksen mukaan ns. pakollisilla vahtimiehillä ei välttämättä ole laisinkaan purjehduskokemusta. Tällaisessa tilanteessa kokeneet purjehtijat saattavat kokea itsensä aliarvostetuiksi ja pahimmillaan tilanne voi johtaa arvokkaan osaamisen ja työvoiman menetykseen. (Kallio henkilökohtainen tiedonanto 27.8.2015.)

Purjelaivatoimijat kritisoivat ennen kaikkea vahtimiehen koulutuksen soveltumattomuutta purjelaivoille. Heidän mukaansa vahtimiehen koulutus sisältää paljon sellaisen osaamisen opiskelua, mistä ei ole varsinaista hyötyä purjealuksella työskentelyssä. Vastaavasti koulutuksesta myös puuttuu paljon sellaisia opintoja, joita tarvittaisiin purjealuksella. Lisäksi purjelaivatoimijat pitävät vahtimiehen pätevyyden vaatimista purjelaivalla epäloogisena, sillä kyseiseen pätevyyteen tarvittavaa ohjattua merityöharjoittelua ei ole mahdollista suorittaa purjealuksella. (Kallio henkilökohtainen tiedonanto 27.8.2015.) Vahtimiehen (vahtimies, kansi II/4) pätevyyden vaatimuksena on kaksi kuukautta ohjattua työharjoittelua kansiosastolla aluksella, joka toimii kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 (Trafin

sivut 2016). Mikään tutkimusta varten haastatelluista aluksista ei täytä kaikkia edellä mainittuja vaatimuksia.

Lisäksi purjelaivatoimijoiden mielestä kokeneiden kansimiesten vaihtaminen purjeh-
timisen ja purjealusten suhteen kokemattomiin vahtimiehiin lisää riskejä alusten toi-
mintaan. Uudet vahtimiehet eivät ole tottuneita purjelaivojen toimintaan ja rakentee-
seen, eikä heiltä löydy tarvittavaa ko. alustyyppiin liittyvää perusosaamista. Pur-
jealustoimijat eivät koe, että pätevyysvaatimuksia kiristämällä alusten toiminnan tur-
vallisuutta lisättäisiin, vaan jopa päinvastoin: kansimiehistön purjealuskokemuksen
puute on merkittävä riski alusten turvallisuudelle. (Abrahamsson sähköposti
18.9.2015.)

5.5 Muiden valtioiden pätevyysvaatimuksia

Tutkimukseen haettiin uusia näkökulmia ja vertailukohtia muiden valtioiden käytän-
nöistä. Kyselyjä lähetettiin useisiin Euroopan maihin ja vastauksia saatiin muutama-
ta kyselyn kohteena olleesta valtiosta: Ruotsista, Norjasta ja Tanskasta.

5.5.1 Ruotsin pätevyysvaatimukset

Ruotsissa purjealuksien ja moottorialuksien välille ei tehdä sen kummempaa eroa
minimimiehityksen suhteen. Miehistykseen vaikuttavia tekijöitä ovat aluksen brutto-
vetoisuus, propulsiolaitteiden teho ja liikennealue. Kuitenkin purjealuksilla työsken-
televiltä edellytetään aiempaa kokemusta saman tyyppin aluksilta, toisin kuin mootto-
rialuksilla työskenteleviltä. (Wahlquist sähköposti 3.12.2015.)

Erikoisaluksiksi rekisteröityjä purjealuksia Ruotsilla on vain kaksi kappaletta (Wahl-
quist sähköposti 3.12.2015). Toinen näistä aluksista, Göteborg, on huomattavasti
isompi kokoinen purjealus kuin tutkimuksen kohteena olevat suomalaiset purjealuk-
set: sen bruttovetoisuus on 850. Göteborgin minimimiehitystodistuksesta käy ilmi,
että aluksella tulee olla vähintään yksi matruusi (matruusin pätevyyskirja) ja kolme
vahtimiestä (vahtimiehen pätevyyskirja) sekä 18 muuta kansimiehistön jäsentä, joilta
ei vaadita mitään pätevyyskirjaa. Näiden 18 miehistönjäsenen määrä on aluksen pääl-

likön harkinnassa silloin, kun alus on lähiliikenteessä tai kun se kulkee koneilla purjeiden sijaan. Matruusille on asetettu vaatimukseksi matruusin pätevyyskirjan lisäksi vähintään 18kk relevanttia meripalvelua raakatakiloidulta alukselta, joka on vähintään lähiliikenteessä. Vahtimiehiltä edellytetään vahtimiehen pätevyyskirjan lisäksi 12kk relevanttia meripalvelua raakatakiloidulta alukselta, joka on vähintään lähiliikenteessä. (Liite 2: Göteborgin miehitystodistukset.)

Ruotsissa on noin 30 perinnepurjealusta, joille on oma järjestelmänsä miehityksen ja pätevyysien suhteen (Wahlqvist sähköposti 16.12.2015). Eräs Ruotsin perinnepurjealuksista, matkustaja-alukseksi rekisteröity Vega Gamleby on bruttovetoisuudeltaan lähellä tutkimuksen kohteena olevia suomalaisia aluksia, 140GT. Vega Gamlebyn lähi- ja ns. MOU -liikenteeseen tarkoitettussa minimimiehitystodistuksessa todetaan riittäväksi miehitykseksi viisi henkilöä: päällikkö, yliperämies, laivakokki sekä kaksi matruusia. Matruusien pätevyysvaatimukseksi ei ole listattu mitään pätevyyskirjaa. Ainoana vaatimuksena on, että kaikilla miehistönjäsenillä on sopivaa kokemusta purjealuksilta joiden liikennealue on vähintään lähiliikenne. Mitään tarkempaa määritelmää tälle kokemukselle tai sen laajuudelle ei ole miehitystodistuksessa määritetty. (Liite 3: Vega Gamlebyn miehitystodistukset.)

Samaisen aluksen korkeintaan lähiliikenteelle tarkoitettussa miehitystodistuksessa kansimiehitykseksi riittää kaksi kokenutta kansimiestä, joille ei ole myöskään määritetty mitään pätevyyskirjaa vaatimukseksi. Lisäksi todistuksessa mainitaan, että kansimiehistöä tulee täydentää päällikön harkinnan mukaan ylimääräisellä kansimiehistöllä silloin kun alus on liikenteessä. Myös tässä miehitystodistuksessa on mainittu, että miehistöltä vaaditaan määrittelemätön määrä kokemusta purjealuksilta, joiden liikennealue on vähintään lähiliikenne. (Liite 3: Vega Gamlebyn miehitystodistukset.)

Näiden kahden aluksen minimimiehitystodistukset eroavat selkeästi toisistaan kansimiehistön osalta: Göteborgilla tulee olla vähintään yksi matruusi ja kaksi vahtimiestä, kun taas Vega Gamlebyllä riittää kaksi pätevyyskirjatonta kansimiehistön jäsentä. Kumpikaan näistä aluksista ei kuitenkaan sovi suoraan verrattavaksi tämän tutkimuksen aiheena oleviin aluksiin, sillä Vega Gamleby, joka on kooltaan lähellä

kohdejoukkoa, ei ole erikoisuus ja Görheborg, joka on erikoisuus, on kooltaan huomattavasti suurempi kuin kohdejoukon alukset.

5.5.2 Norjan pätevyysvaatimukset

Norjan viranomaisilta ei löytynyt tietoa norjalaisista erikoisaluksiksi rekisteröidyistä purjealuksista. Sen sijaan Norjalla on kolme suuren kokoluokan purjelaivaa, joista yksi on Christian Radich. (Tokheim sähköposti 10.12.2015.) Edellä mainitun purjelaivan bruttovetoisuus on 663 ja se on luokiteltu koulutusaluksiksi. Sen rajoittamattomaan liikenteeseen tarkoitettu minimimiehitystodistus listaa kansimiehityksen vaatimuksiksi kolme matruusin pätevyyskirjalla varustettua matruusia ja kolme pätevyyskirjatonta vahtimiestä. (Liite 4: Christian Radichin miehitystodistus.) Christian Radichia ei voi suoraan verrata tämän tutkimuksen aihepiiriin aluksiin, sillä se on tyystin eri kokoluokkaa ja se ei ole erikoisuus.

5.5.3 Tanskan pätevyysvaatimukset

Tanskan viranomaisten mukaan tanskalaisten alusten miehittäminen ei perustu niinkään aluksen tyyppiin vaan aluksen käyttötarkoitukseen. Alukset jaetaan rahtialuksiin, matkustaja-aluksiin, kalastusaluksiin ja huvialuksiin. Tanskasta ei löydy purjealuksia, jotka olisi luokiteltu erikoisaluksiksi. (Matsumoto-Hansen sähköposti 1.7.2016.)

6 RATKAISUEHDOTUS

6.1 Ratkaisuvaihtoehtojen rajaaminen

Ratkaisuvaihtoehtoista rajattiin ulos sellaiset vaihtoehdot, jotka eivät olleet realistisesti katsottuna toteuttamiskelpoisia. Tämä tarkoittaa siis esimerkiksi sellaisia vaihtoehtoja, joiden toteuttaminen olisi vaatinut liian paljon byrokratiaa, lakimuutoksia tai liikaa taloudellisia resursseja.

Tällaiseksi, kannattamattomaksi vaihtoehdoksi katsottiin uuden, purjelaivoille tarkoitettun kansainvälisesti voimassaolevan pätevyyskirjan luominen. Hanke olisi vaatinut valtavan määrän työtä verrattuna siitä saataviin hyötyihin. Uusi pätevyyskirja olisi vaatinut Suomen lakien muuttamisen lisäksi IMO:n hyväksyntää ja, koska kyseessä olevaa pätevyyskirjaa hakisi ainoastaan enimmillään muutamia kymmeniä henkilöitä vuodessa, ei näin massiiviseen hankkeeseen haluttu ryhtyä. (Lundström sähköposti 27.6.2016.)

Myös paluu ns. vanhaan malliin, eli pelkän kansimiehen pätevyyskirjan vaatimiseen rajattiin jo tutkimuksen varhaisessa vaiheessa pois mahdollisten ratkaisuvaihtoehtojen joukosta. Trafin on pakko noudattaa kansainvälisiä sopimuksia, joten kansimiehen pätevyyskirjan käyttö kansainvälisessä liikenteessä ei ole mahdollista. (Lundström sähköposti 27.6.2016.) Myöskään kansimiehen pätevyyskirjan vaatimusten kiristäminen ja esimerkiksi erityisen purjealukselle sijoittuvan harjoittelujakson lisääminen ei ollut toteutettavissa samoista syistä, vaikka se ideana olikin järkevä.

6.2 Ratkaisuehdotukset ja niiden perustelut

Jo tutkimuksen alusta asti oli selvää, että tutkimuksen kohteena olevaan ongelmaan ei ole mahdollista löytää kaikkia osapuolia täysin tyydyttävää ratkaisua. Laeista ei voida joustaa, joten valitettavasti purjelaivatoimijat joutuvat tekemään kiperiäkin

kompromisseja, mikäli haluavat ratkaista miehitysvaatimusten muutoksen mukanaan tuomat ongelmat. Tähän lukuun on koottu muutama ratkaisuehdotus perusteluineen.

Yksi ratkaisu ongelmaan voisi olla yhteistyö purjelaivojen ja merenkulun oppilaitosten kanssa. Vaikka purjelaivoilla suoritettu meripalvelu ei kelpaa kansainvälisten pätevyyskirjojen saamiseen vaadittavaksi meripalveluksi, voitaisiin niillä kuitenkin järjestää erilaisia merenkulkuun liittyviä koulutuksia esimerkiksi solmutöihin keskittyviä koulutustilaisuuksia. Näin purjelaivatoimijat voisivat houkutella helpommin uusia, vahtimiehen pätevyyskirjan omaavia työntekijöitä ja samalla vahtimiehen koulutukseen voitaisiin lisätä ylimääräisiä (vapaaehtoisia) purjelaivoille tarkoitettuja koulutustilaisuuksia. Lisäksi halukkaat alukset voidaan auditoida koulutusaluksiksi, jolloin niillä suoritettu meripalvelu voitaisiin ainakin osittain katsoa kelpaavaksi vahtimiehen pätevyyskirjaan vaadittavaksi palveluksi (osalla aluksista näin on jo tehty).

Toinen ratkaisu ongelmaan on keskittyminen pelkästään kotimaanliikenteeseen: tällöin jo olemassa oleva henkilökunta, jolla ei ole vahtimiehen pätevyyskirjaa, voisi jatkaa purjehtimista, eikä uuden henkilökunnan rekrytoiminen siten olisi tarpeellista. Ulkomaille suuntautuvista purjehduksista luopuminen toisi myös säästöjä purjelaivatoimijoille, koska lyhyemmät purjehdukset eivät vaadi yhtä paljon rahoitusta kuin pitkät, useiden päivien tai jopa viikkojen mittaiset purjehdukset. Toki ulkomaanliikenteeseen suuntautuvista purjehduksista kokonaan luopuminen on sääli, mutta se on välttämätöntä, mikäli tarvittavaa rahoitusta tai sopivia vahtimiehiä ei löydy.

7 YHTEENVETO

Tutkimus saavutti sille asetetut tavoitteet kohtuullisen hyvin: se sisältää varsin kattavan selvityksen pätevyysvaatimuksien muutoksesta ja siitä seuraavista ongelmista. Lisäksi tutkimuksen tuloksena saavutettiin kaksi realistista ratkaisuvaihtoehtoa, jotka tarjoavat helpotusta pätevyysvaatimusmuutokseen sopeutumiseen: joko edistämällä yhteistyötä merenkulun kouluttajien kanssa tai luopumalla ulkomaanpurjehduksista. Mitään täydellistä, kaikkia osapuolia tyydyttävää ratkaisua tutkimuksessa esitetyille ongelmille ei löytynyt, eikä se ollut tutkimuksen tarkoituskaan. Tarkoituksena oli kartoittaa realistisia vaihtoehtoja ja siinä se onnistui mielestäni hyvin.

LÄHTEET

Nettilähteet:

Suomen purjelaivasäätiön www-sivut. 2015. Viitattu 30.7.2015. <http://www.staf.fi/>
 Kaljaasi Ihanan www-sivut. 2015. Viitattu 30.7.2015. <http://ihana.fi/>
 S/V Valborgin www-sivut. 2015. Viitattu 30.7.2015. <http://www.valborg.fi/>
 Suomen Perinnepurjelaivat ry:n www-sivut. 2015. Viitattu 30.7.2015.
<http://www.purjelaivasto.fi/>
 Amazonen www-sivut. 2015. Viitattu 30.7.2015. <http://www.amazonesailing.fi/>
 Trafin www-sivut. 2016. Viitattu 11.1.2016. <http://www.trafi.fi/>
 Museoviraston www-sivut. 2016. Viitattu 11.1.2016. <http://www.nba.fi/fi/index>
 IMO:n www-sivut. 2016. Viitattu 12.2.2016.
<http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>
 Valtiosopimusten suomentaminen. 2016. Viitattu 5.6.2016.
<http://www.finlex.fi/data/muut/valtiosopimussanasto.pdf>
 Museoviraston www-sivut. 2017. Viitattu 10.2.2017. <http://www.nba.fi/fi/index>

Lait ja asetukset:

Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä. 2009.
 29.12.2009/1686.
 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta. 2009. 29.12.2009/1687.
 Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyyydestä. 2013.
 21.2.2013/166.
 Laivaväen pätevyyydet. 2014. TRAFI/13222/03.04.01.00/2013.

Henkilökohtaiset tiedonannot:

Kallio, M. 2015. S/V Valborg. Helsinki. Henkilökohtainen tiedonanto 27.8.2015.

Kirjat:

Hirsijärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2010. Tutki ja kirjoita. 15. -16. uud. p. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy

Sähköpostit:

Mäkinen I. Purjelaiva Amazonen kansimiehistön pätevyysvaatimuksia koskeva kysely. Vastaanottaja: Anni Vahtera. Lähetetty 23.9.2015 klo 20.13. Viitattu 2.5.2017.

Abrahamsson S. Purjelaiva Helenan kansimiehistön pätevyysvaatimuksia koskeva kysely. Vastaanottaja: Anni Vahtera. Lähetetty 18.9.2015 klo 10.33. Viitattu 2.5.2017.

Santala T. Purjelaiva Ihanan kansimiehistön pätevyysvaatimuksia koskeva kysely. Vastaanottaja: Anni Vahtera. Lähetetty 16.9.2015 klo 20.35. Viitattu 2.5.2017.

Wahlquist J-S. Inquiry about sailing vessels in Sweden. Vastaanottaja: Anni Vahtera. Lähetetty 3.12.2015. Viitattu 29.5.2016.

Wahlquist J-S. Inquiry about sailing vessels in Sweden. Vastaanottaja: Anni Vahtera. Lähetetty 16.12.2015. Viitattu 29.5.2016.

Tokheim J. VS: Tall sailing vessels. Vastaanottaja: Thomas Lundström. Lähetetty 10.12.2015. Viitattu 5.6.2016.

Matsumoto-Hansen B. Inquiry about sailing vessels in Denmark. Vastaanottaja: Anni Vahtera. Lähetetty 1.7.2016. Viitattu 9.7.2016.

Lundström T. Oppari. Vastaanottaja: Anni Vahtera. Lähetetty 27.6.2016. Viitattu 10.2.2017.

Kuvat:

Trafin www-sivut. 2016. Viitattu 11.1.2016. <http://www.trafi.fi/>

TODISTUS ALUKSELLA ANNETUSTA KANSIMIEHEN KOULUTUKSESTA

Määräys laivaväen pätevyyksistä TRAFI/23173/03.04.01.00/2012, kohta 3, alakohdat 1-4

Kouluttaja:

Alus:

Koulutettu:

Syntymäaika:

1. Pelastautuminen

Pelastautumiseen liittyvässä koulutuksessa on käytetty aluksen omaa pelastamiseen ja pelastautumiseen tarkoitettua välineistöä. Koulutettu osaa seuraavat asiat:

- hengenpelastuslaitteiden sijainti aluksella
- pelastusliivien ja pelastuspukujen pukeminen
- pelastusrenkaiden käyttö
- valmistavat toimenpiteet pelastuslauttojen ja kellumavälineiden käyttöön ottoa varten
- pyroteknisten hätämerkinantolaitteiden sijainti ja ohjeet käyttöä varten
- ensiapuvälineiden sijainti
- vedestä pelastaminen
- matkustajien avustaminen hätätilanteessa
- kommunikatiovälineiden käyttö hätätilanteissa

2. Palonsammutus

Palonsammutukseen liittyvä koulutus on annettu aluksen palonsammutusvälineillä. Koulutettu osaa seuraavat asiat:

- palonsammutukseen käytettävien laitteiden ja välineiden sijainti ja käyttö
- aluksen hätäpoistumistiet
- konehuoneen palonsammutusjärjestelmän laukaiseminen
- polttoainesäiliön pikasulkuventtiilin käyttö
- ilmastoinnin ja palopeltien sulkeminen

3. Työturvallisuus

Työturvallisuuteen liittyvässä koulutuksessa on otettu huomioon työturvallisuuslain (738/2002) säännökset soveltuvin osin.

Koulutettu osaa seuraavat asiat:

- aluksella työskenneltäessä käytettävät turvalliset työruutiinit
- henkilökohtaisten suojavälineiden käyttö
- kelluntapukineiden käyttö varsinkin kaiteiden ulkopuolella työskenneltäessä

4. Aluksen käsittely

Koulutettu osaa käsitellä ja ohjata alusta sekä päällikön antamien ohjeiden mukaan että erikoistilanteissa myös itsenäisesti. Hän osaa seuraavat asiat:

- aluksen ohjaaminen maamerkkien ja kompassin avulla
- aluksen ohjaaminen laituriin
- koneiston käynnistäminen ja pysäyttäminen

Paikka ja aika:

Aluksen päällikkö:

Kansimiehen pätevyyskirjan saamiseksi vaaditaan lisäksi laivaväen pätevyyksistä annetun määräyksen, TRAFI/23173/03.04.01.00/2012, 3 kohdan 5 alakohdan mukaiset maissa suoritettavat ensiapukoulutus ja palokoulutus.



SJÖFARTSINSPEKTIONEN

Jan-Sture Wahlquist, 011-191184

2008-05-14

070305-08-21050

Rederi AB Transatlantic
Att: Lars-Aron Nilsson
Box 32
471 21 Skärhamn

**Ansökan om beslut om säkerhetsbesättning på segelfartyget GÖTHEBORG,
registerbeteckning SLOA.**

Beslut

Sjöfartsverket fastställer - med stöd av 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) och 4 kap. 28 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och med upphävande av tidigare fastställda beslut om säkerhetsbesättning - rubricerade fartygs säkerhetsbesättning till antal och kvalifikationer i enlighet med bifogade tabell.

Ärendet

Ni har ansökt om ändring av rubricerade fartygs beslut om säkerhetsbesättning så till vida att de tre föreskrivna matroserna , vilka skall ha relevant erfarenhet från råttacklade fartyg, skall få ersättas av en matros med 18 månaders erfarenhet från råttacklade fartyg samt tre lättmatrosar med 12 månaders råsegelerfarenhet.

Skäl för beslutet

Inspektionen finner med anledning av ovanstående skäl att fastställa ett nytt beslut i enlighet med tabellbilagan möjliggörande en bemanning i enlighet med Ert förslag.

Överklagande

Detta beslut kan överklagas. Överklagandet skall ske skriftligt och Ni skall ange vilket beslut som överklagas och vilken ändring Ni begär av beslutet. Överklagandet skall ske inom tre veckor från det att Ni fick del av beslutet. Överklagandet skall ställas till regeringen, men skall skickas till Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping.

Jan-Sture Wahlquist
för chefen för fartygsoperativa enheten.

SÄKERHETSBESETTNING

Fartygets namn: GÖTHEBORG	Reg. bet: SLOA	Hemort: GÖTEBORG
Bruttodräktighet: 850 (UR)	Maskinstyrka: 850 kW	IMO nr: 8646678
Fartygstyp: Segelfartyg	Arbetspråk: Engelska	Radio: GMDSS
Automatstyrning/ Internkommunikation : Ja/Ja	Periodvis obemannat maskinrum: Ja	

Fartområde : All Fart

BEFATTNING	ANTAL	BEHÖRIGHET	SPECIALBEHÖRIGHETER / ANMÄRKNINGAR
Befälhavare	1	K	GOC/GMDSS
Överstyrman	1	F II	GOC/GMDSS
2:e styrman	1	F V	GOC/GMDSS.
3:e styrman	1	F V	GOC/GMDSS. 3:e styrman får undvaras i högst Närfart under förutsättning att arbetstidsuttaget för kvarvarande fartygsbefäl inom ramen för gällande vilotidslagstiftning möjliggör att skeppstjänsten kan indelas i två vakter.
Teknisk chef	1	I	
1:e fartygsingenjör	1	MB II	1:e Fartygsingenjören får undvaras i högst Närfart under förutsättning att tekniske chefs arbetstidsuttag ryms inom ramen för gällande vilotidslagstiftning.
Matros	1	MTR	Matrosen skall ha minst 18 månaders relevant praktisk erfarenhet erhållen i minst Närfart, från råttacklade fartyg.
Lättmatros	3	LMTR	Lättmatroserna skall ha minst 12 månaders relevant praktisk erfarenhet erhållen i minst Närfart, från råttacklade fartyg.
Övrig däckspersonal	18	-	Övrig däckspersonal får, i den omfattning befälhavaren finner lämpligt, undvaras i högst Närfart. Under samma förutsättning får den undvaras på resor i vidsträcktare fart vilka kräver högst 24 timmars gång förutsatt att fartyget då endast framförs med motor.
Kock	1	-	
Mässman	1	-	Får undvaras i högst Närfart under förutsättning att Kockens arbetstidsuttag ryms inom ramen för gällande vilotidslagstiftning.

Ovanstående befattningar kan även upprätthållas av den som innehar ett av Sjöfartsverket utfärdat behörighetsbevis, utöver de som angivits ovan, eller ett endossement giltigt för den aktuella befattningen på fartyget med hänsyn tagen till dess bruttodräktighet, maskinstyrka samt fartområde. (se giltig behörighetskod omstående sida)

Fartygsbefälet skall ha relevant praktisk erfarenhet, erhållen i minst Närfart, från råttacklade fartyg.

Är i tabellen angiven personal inte tillräcklig för vad som föreskrivs i fartygets säkerhetscertifikat om antal godkända båtman och vad som i övrigt föreskrivs beträffande personal förtrogen med handhavande och skötsel av fartygets livflottar, skall härutöver ombord finnas anställd den personal som erfordras här för och för att förutsättningarna i fartygets nöd/brandplaner skall uppfyllas.

Vid transport av farligt gods skall ombord finnas befattningshavare med specialbehörighet i enlighet med 4 kap. 11§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

Definitioner av fartområden och kort resa samt ytterligare behörighets- /utbildningskrav - se omstående sida.

2008-05-14

Jän-Sture Wahlquist
fartygsoperativa enheten

Definitioner

Inre fart : Fart i trafik inom Sverige och utanför kusterna, dock högst en nautisk mil från en hamn eller annan plats där fartyget kan finna skydd samt fart i Kalmarsund och nationell fart i Öresund. Som inre fart anses också fart i fartområde D, såsom detta definieras i fartygssäkerhetsförfordningen (2003:438).

Närfart : Fart till och från orter vid Östersjön eller farvatten som har förbindelse med Östersjön, dock inte bortom linjen Hanstholm - Lindesnäs, samt fart genom Kielkanalen till Cuxhafen.

Europafart : Fart från en punkt N 68° O 14° - Shetlands nordpynt, därifrån västerut till V 11°, längs denna longitud över Irlands västkust till N 30°, därifrån österut längs denna latitud.

Oceanfart : All annan fart än ovan angivna.

Ytterligare behörighets-/utbildningskrav

Krishantering: Seniorbefäl samt annan person med direkt ansvar för passagerare i en nödsituation.

Utbildning i passagerarsäkerhet (crowd) (krävs endast i **Inre fart mot bakgrund av fartygets NSC**): All sjöpersonal som enligt fartygets säkerhetsplaner skall bistå passagerare i nödsituationer.

Grundläggande säkerhetsutbildning (basic safety): Skall innehas av all sjöpersonal som ingår i fartygets säkerhetsorganisation.

Förtrogenhetsutbildning: Alla i besättningen skall ha genomgått denna före det att tjänsten ombord tillträds

Utbildning i sjukvård: Den person som är utsedd att ansvara för sjukvården ombord skall inneha sjukvårdscertifikat.

Certifikat i avancerad brandbekämpning: Sjöpersonal med ansvar att leda brandbekämpning ombord skall inneha sådant certifikat.

Giltig behörighetskod, baserad på förordning (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal, överensstämmande med 1978 års Internationella Konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, med ändringar (STCW 95). (tab.15)

Befattning	Inre fart	Närfart	Europafart	Oceanfart
Befälhavare	K F II F III* F IV A F IV B F IV C F V A F VI A F VI B	K F III* F VI A	K F III*	K
Överstyrman	F IV F VI A	F II F IV* F VI B	F II F IV* F VI A F VI B	F II F III A F III B F IV A
Vaktstyrman	F V F VI F VII	F V*	F V*	F III F III C F IV F IV B F IV C F V*
Teknisk chef	I MB II MB III* MB IV* MB V A MB V B MB VI A	I MB III*	I MB III*	I
1:e Fartygsingenjör	MB V MB VI	MB II MB IV*	MB II MB IV MB IV A MB IV B	MB II MB III MB III A MB III B MB IV MB IV A

*Omfattar samtliga behörigheter inom behörighetsklassen

Dnr: 070305-08-21050

15.16 Avd.1

SAFE MANNING DOCUMENT

Issued by the Swedish Maritime Administration (SMA) in accordance with the principles and guidelines set out in resolution A.890(21) by the International Maritime Organisation.

Ship's name: GÖTHEBORG	Distinctive letters: SLOA	Port of Registry: GOTHENBURG
Gross Tonnage: 850 (UR)	Propulsion power: 850 kW	IMO nr: 8646678
Type of ship: Special Purpose sailing ship	Working language: English	Radio: GMDSS
Auto. steering/ Int. communication: Yes/Yes	Periodically unmanned machinery space: Yes	

The ship is considered to be safely manned if, whenever it proceeds to sea and subject to any conditions stated here in, it carries not less than the number and grades of personnel shown in the table below.

Trade Area: All Trade Areas

POSITION	NOS	COMPETENCY	SPECIAL COMPETENCY / REMARKS
Master	1	K	GOC/GMDSS
Chief Officer	1	F II	GOC/GMDSS
2:nd Officer	1	F V	GOC/GMDSS
3:rd Officer	1	F V	GOC/GMDSS The 3:rd Officer can be dispensed with in at most Near Coastal Trade provided that the schedule of the ship makes it possible for the remaining deck officers to perform the watch duties within the framework of current rest period legislation.
Chief Engineer	1	I	
2:nd Engineer Officer	1	MB II	Provided that the Chief Engineer's working hours is within the framework of current rest period legislation the 2:nd Engineer Officer can be dispensed with in at most Near Coastal Trade.
Able Seaman	1	MTR	The able seaman shall have at least 18 months relevant experience, obtained in at least Near Coastal Trade, from square rigged ship.
Ordinary seaman	3	LMTR	The ordinary seamen shall have at least 12 months relevant experience, obtained in at least Near Coastal Trade, from square rigged ship.
Other deck personnel	18	-	The other deck personnel can, to the extent that the master considers it appropriate, be dispensed with in at most Near Coastal Trade. Under the same provisions in more extended trade areas they can also be dispensed with, during voyages which takes no more than 24 hours run, provided that the ship is under motor only.
Cook/Galley Steward	1	-	
Mess man	1	-	Can be dispensed with in at most Near Coastal Trade Provided that the Cook/Galley Steward's working hours is within the framework of current rest period legislation.

The positions above can also be maintained by one who holds a certificate of competency issued by the Swedish Maritime Administration, in addition to those above, or an endorsement valid for the actual position on the ship with consideration taken to the gross tonnage, propulsion power and trade area. (see valid code of certificate, on the back)

The Master and the deck officers shall have relevant experience, obtained in at least Near Coastal Trade, from square rigged ship.

Should the personnel stated the table above not correspond to what is prescribed in the ship's safety certificate concerning personnel familiar with the life saving equipment, additional personnel shall be employed to fulfil those requirements.

When transporting dangerous cargo, there should be a crewmember on board with special competency to handle the cargo.

Definitions of trade area and short voyages and also additional competency- / education requirements – see on the back

2008-05-14

Jan-Sture Wahlquist
Jan-Sture Wahlquist
Operative division

Definitions

Near Coastal Trade: Trade to and from places in the Baltic Sea or waters connected with the Baltic Sea, but not beyond a line running from Hanstholm to Lindesnäs, and trade through the Kiel Canal to Cuxhafen.

European Trade: Trade from N 68° E 14° - Shetland north point and from there westwards to W 11°, from there along that longitude along the west coast of Ireland to N 30° and from there eastwards along that latitude.

Ocean trade: All other trade than the trades above.

Additional competency / education

Crisis management and human behaviour training: Senior officers and any other person having immediate responsibility for the passengers in emergency situations shall have the training.

Familiarization training: All crewmembers shall have received the training before being assigned to shipboard duties.

Basic safety training: All crewmembers engaged in the ship's safety organisation shall have the training

Medical care: The seafarer who is designated to take charge of the medical care on board shall have a Medical care certificate.

Certificate in advanced fire fighting: Seafarers who is designated to control fire-fighting operations on board shall have the certificate.

Valid code of certificate, based on the Swedish Ordinance (2007:237) concerning the Competency of Seafarers, complying with the International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers 1978, as amended in 1995 (STCW 95).

(tab.15)

Rank	Near Coastal Trade	European Trade	Ocean Trade
Master	K F III* F VI A	K F III*	K
Chief Officer	F II F IV* F VI B	F II F IV* F VI A F VI B	F II F III A F III B F IV A
Watch keeping officer	F V*	F V*	F III F III C F IV F IV B F IV C F V*
Chief Engineer officer	I MB III*	I MB III*	I
Second engineer officer	MB II MB IV*	MB II MB IV MB IV A MB IV B	MB II MB III MB III A MB III B MB IV MB IV A

*Comprises all gradings within the class of certificate



Jan-Sture Wahlquist, 010-495 33 21

2014-06-25

06.03.01TSS 2014-1661

Rederi AB Vega
Loflagatan 5
594 32 Gamleby

**Ansökan om nytt beslut om säkerhetsbesättning på traditionssegelfartyget VEGA
GAMLEBY, registerbeteckning SKQG.**

Beslut

Transportstyrelsen fastställer - med upphävande av tidigare fastställda beslut 2010-06-22 om säkerhetsbesättning på fartyget (dnr: 060209 TSS 2010-1903) - rubricerade fartygs säkerhetsbesättning till antal och kvalifikationer i enlighet med bifogade tabell att gälla då fartyget nyttjas dels som traditionsfartyg dels som passagerarfartyg.

Ärendet

Ni har anhängit om ett nytt beslut om säkerhetsbesättning för rubricerade fartyg då detta godkänts som traditionsfartyg. I ansökan har ni anhängit om att manskapsnumreringen ska ändras till vad som gäller på rederiets andra fartyg LINNEÅ (SJEÖ).

Skäl för beslutet

Sjöfartsavdelningen har med stöd av 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) och 4 kap. 28 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) funnit sjösäkerhetsmässiga skäl att fastställa ett nytt beslut om säkerhetsbesättning i överensstämmelse med vad som fastställts för andra likvärdiga fartyg.

Överklagande

Detta beslut kan överklagas. Överklagandet ska ske skriftligt och Ni ska ange vilket beslut som överklagas och vilken ändring Ni begär av beslutet. Överklagandet ska ske inom tre veckor från det att Ni fick del av beslutet. Överklagandet ska ställas till regeringen, men ska skickas till Transportstyrelsen, Sjöfartsavdelningen, Box 653 Norrköping.


Jan-Sture Wahlquist
för chefen för sektionen för sjöpersoner



SÄKERHETS BESÄTTNING
Gäller endast då fartyget nyttjas som Traditionsfartyg

Fartygets namn: VEGA GAMLEBY	Reg. bet: SKQG	Hemort: GAMLEBY
Bruttodräktighet: 140 (IIR)	Maskinstyrka: 191 kW	IMO nr: -
Fartygstyp: Traditionsegelfartyg	Arbetspråk: Svenska	Radio: GMDSS (A1)
Automatstyrning / Internkommunikation: -/-	Periodvis obemannat maskinrum: Ja	

Fartområde : Högst Närfart och MOU-farvatten

BEFATTNING	ANTAL	BEHÖRIGHET	SPECIALBEHÖRIGHETER / ANMÄRKNINGAR
Befälhavare	1	Befälhavare TF 500	ROC/GMDSS samt i vidare fart än Inre fart specialbehörighet för krishantering då fartyget transporterar fler än 12 elever. Sjukvårdsutbildning (se Bilaga 1)
Överstyrman	1	Styrman TF 500	ROC/GMDSS samt i vidare fart än Inre fart specialbehörighet för krishantering då fartyget transporterar fler än 12 elever. Överstyrman får undvaras på kort resa i högst Närfart.
Matros	2	Mtr TF	I inre fart får matroserna ersättas av Jungmän.
Kock/Kockstuart	1	-	Certifikat för fartygskock Får undvaras om intendenttjänsten ingår i annan ombordvarandes arbetsuppgifter inom ramen för gällande vilotidslagstiftning.

Ovanstående befattningar kan även upprätthållas av den som innehar ett av Transportstyrelsen eller av Sjöfartsverket utfärdat behörighetsbevis, utöver det som angivits ovan, eller ett endorsement giltigt för den aktuella befattningen på fartyget med hänsyn tagen till dess bruttodräktighet samt fartområde. (se giltig behörighetskod Bilaga 1)

Fartygets besättning ska ha den erfarenhet av segelfartyg som behövs med hänsyn till fartygets trafikmönster och dess konstruktion och utrustning. När fartyget nyttjas i närfart eller vidare fart ska erfarenheten erhållits från segelfartyg i minst Närfart.

I Inre fart ska minst en av besättningen ha relevant erfarenhet av maskineriet.

I Närfart och MOU-farvatten ska minst en av besättningen ha avlagt Maskinbefälsexamen klass VIII eller Maskinistexamen och ha relevant erfarenhet av maskineriet.

Övrig personal
 När fartyget framförs under segel ska besättningen kompletteras i enlighet med befälhavarens bedömning för att klara segelhanteringen på ett säkert sätt.

Vid eventuell transport av färligt gods ska ombord finnas befättningshavare med specialbehörighet i enlighet med 4 kap. 29§ fartygsäkerhetsförordningen (2003:438).

Det åligger befälhavaren att se till att fartygets däckspersonal uppfyller de krav på utbildning som föreskrivs i bifogade Bilaga till beslut om säkerhetsbesättning.
 Även eventuell annan övrig ombordanställd personal vilka ej ingår i fartygets säkerhetsorganisation ska minst uppfylla kraven enligt punkterna 1 - 3 i bilagan.

Definition av Fartområden, Kort resa samt ytterligare behörighets- /utbildningskrav – se Bilaga 1.

2014-06-13

Jän-Sture Wahlquist
 Sjöpersonalsektionen



Definitioner

Inre fart : Fart i trafik inom Sverige och utanför kusterna, dock högst en nautisk mil från en hamn eller annan plats där fartyget kan finna skydd samt fart i Kalmarsund och nationell fart i Öresund. Som inre fart anses också fart i fartområde D, såsom detta definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

Närfart : Fart till och från orter vid Östersjön eller farvatten som har förbindelse med Östersjön, dock inte bortom linjen Hanstholm - Lindesnäs, samt fart genom Kielkanalen till Cuxhafen.

MOU –farvatten: Närfartsområdet i de länder som omfattas av London Memorandum of Understanding

Kort resa: Resa vilken under normala förhållanden kräver högst 12 timmars gång under en period av 24 timmar.

Ytterligare behörighets- /utbildningskrav

Förtroendhetsutbildning: Alla i besättningen ska ha genomgått denna före det att tjänsten ombord tillträds

Grundläggande säkerhetsutbildning (basic safety): All sjöpersonal som ingår i fartygets säkerhetsbesättning ska ha fullgjort godkänd utbildning i grundläggande säkerhet (basic safety) detta gäller även för övrig sjöpersonal som har arbetsuppgifter som kan antas påverka det egna eller omgivande fartygs säkerhet eller den omgivande miljön.

Utbildning i sjukvård: Befälhavaren samt annan person som delegerats uppgiften som sjukvårdare ska, beroende på skeppsapotekets omfattning, ha antingen certifikat eller intyg som sjukvårdare. (Certifikat om fartyget har fartygsapotek A eller B . Intyg om fartyget har fartygsapotek D.)

Utbildning i passagerarsäkerhet (crowd): All sjöpersonal som enligt fartygets säkerhetsplaner ska bistå elever i nödsituationer (endast när fartyget transporterar fler än 12 elever.)

Krishantering: Seniorbefäl samt annan person med direkt ansvar för elever i en nödsituation (endast då fartyget transporterar fler än 12 elever i vidare fart än inre fart).

Certifikat i avancerad brandbekämpning: Sjöpersonal med ansvar att leda brandbekämpning ombord ska inneha sådant certifikat. Gäller endast om fartyget har brandmansutrustning.

Giltig behörighetskod, baserad på förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, överensstämmande med 1978 års Internationella Konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, med ändringar (STCW 95).

(tab. 19)

Befattning	Inre fart	Närfart och MOU-farvatten.
Befälhavare	K F II F III* F IV* F V A F VI*	K F II F III* F IV* F V A F VI*
Överstyrman	F V F VII	F V F VII

*Omfattar samtliga behörigheter inom behörighetsklassen



SAFE MANNING DOCUMENT

Valid only when the ship is used as a Traditional ship in accordance with the London Memorandum of Understanding.

Issued by the Swedish Transport Agency (STA) in accordance with the principles and guidelines set out in resolution A.1047(27) by the International Maritime Organisation.

Ship's name: VEGA GAMLEBY	Distinctive letters: SKQG	Port of Registry: GAMLEBY
Gross Tonnage: 140 (UR)	Propulsion power: 191 kW	IMO nr: -
Type of ship: Traditional sailing ship	Working language: Swedish	Radio: GMDSS (A1)
Auto. steering/ Int. communication: -/-	Periodically unmanned machinery space: Yes	

The ship is considered to be safely manned if, whenever it proceeds to sea and subject to any conditions stated here in, it carries not less than the number and grades of personnel shown in the table below.

Trade Area: At most Near Coastal Trade and MOU-trade areas

POSITION	NOS	COMPETENCY		SPECIAL COMPETENCY / REMARKS
		National code	STCW -78 as amended	
Master	1	Befälhavare TF 500	II/3.7	ROC/GMDSS and certificate for Crisis management when the ship carries more than 12 trainees. Medical care (see Annex 1)
Chief Officer	1	Styrman TF 500	II/3.7	ROC/GMDSS and certificate for Crisis management when the ship carries more than 12 trainees. The chief officer can be dispensed with on short voyages in at most Near Coastal trade.
Able seaman	2	Mtr TF	-	
Cook/Galley-steward	1	-	-	Certificate of proficiency for ship's cook (MLC 3.2.3) Can be dispensed with if the catering service is included in the duties of other personnel on board.

The positions above can also be maintained by one who holds a certificate of competency issued by the Swedish Transport Agency or the Swedish Maritime Administration, in addition to those above, or an endorsement valid for the actual position on the ship with consideration taken to the gross tonnage, propulsion power and trade area. (see valid code of certificate, Annex 1)

The ship crew shall have relevant experience, obtained in at least Near Coastal Trade, from sailing ships.

In Near Coastal trade and MOU-trade areas at least one of the crew shall have at least an Engineer officer's examination class VIII or a Ship's Mechanic Examination and have relevant experience of the machinery.

Other personnel

When the ship is under sail the crew shall be supplemented in accordance with the Masters judgement

If transporting dangerous cargo, there should be a crewmember on board with special competency to handle the cargo.

Definitions of trade area, short voyages and also additional competency- / education requirements -- see Annex 1

2014-06/25

Jan-Sture Wahlquist
Jan-Sture Wahlquist
Operative division



Definitions

Near Coastal Trade: Trade to and from places in the Baltic Sea or waters connected with the Baltic Sea, but not beyond a line running from Hanstholm to Lindsnäs, and trade through the Kiel Canal to Cuxhafen.

MOU - trade area: Near coastal trade in those countries that are embraced of the London Memorandum of Understanding.

Short voyage: A voyage, which under ordinary circumstances, takes no more than 12 hours run during a period of 24 hours.

Additional competency / education

Familiarization training: All crewmembers shall have received the training before being assigned to shipboard duties.

Basic safety training: All crewmembers that are included in the ship's safe manning shall have the training, this also applies to other crewmembers that have tasks which can affect their own or surrounding vessels safety or the environment.

Medical care: The Master and the seafarer who is designated to take charge of the medical care on board shall have a Medical care certificate.

Crowd management training: All crewmembers designated on muster lists to assist trainees in emergency situation shall have the training (only when the ship carries more than 12 trainees).

Crisis management and human behaviour training: Senior officers and any other person having responsibility for the trainees in emergency situations shall have the training (only when the ship carries more than 12 trainees).

Certificate in advanced fire fighting: Seafarers who is designated to control fire-fighting operations on board shall have the certificate. Only necessary if the ship has fire fighter outfit.

Valid code of certificate, based on the Swedish Ordinance (2011:1533) concerning the Competency of Seafarers, complying with the International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers 1978, as amended.

(Tab.19)

Rank	Near Coastal Trade and MOU trade areas
Master	K F II F III* F IV* F V A F VI*
Chief Officer	F V F VII

* Comprises all gradings within the class of certificate



SÄKERHETS BESÄTTNING

Gäller då fartyget nyttjas som passagerarfartyg.

Fartygets namn: VEGA GAMLEBY	Reg. bet: SKQG	Hemort: GAMLEBY
Bruttodräktighet: 140 (UR)	Maskinstyrka: 191 kW	IMO nr: -
Fartygstyp: Passagerarsegelfartyg (pass.max. 70)	Arbetspråk: Svenska	Radio: GMDSS (A1)
Automatstyrning / Internkommunikation: -/-	Periodvis obemannat maskinrum: Ja	

Fartområde : Högst Närfart

BEFATTNING	ANTAL	BEHÖRIGHET	SPECIALBEHÖRIGHETER / ANMÄRKNINGAR
Befälhavare	1	FB VI	ROC/GMDSS samt i vidare fart än Inre fart specialbehörighet för krishantering Sjukvårdsutbildning (se Bilaga 1)
Överstyrman	1	FB VII	ROC/GMDSS samt i vidare fart än Inre fart specialbehörighet för krishantering Överstyrman får undvaras på kort resa.
Befaren Jungman	2	-	I inre fart får däckspersonalen utgöras av jungmän. En jungman får undvaras på kort resa i inre fart.
Övrig däckspersonal	Se anmärkningar	-	När fartyget framförs under segel ska besättningen kompletteras i enlighet med befälhavarens bedömning för att klara segelhanteringen på ett säkert sätt.
Kock/Kockstuart	1	-	Certifikat för fartygskock Får undvaras om intendenttjänsten ingår i annan ombordvarandes arbetsuppgifter inom ramen för gällande vilotidslagstiftning.

Ovanstående befattningar kan även upprätthållas av den som innehar ett av Transportstyrelsen eller av Sjöfartsverket utfärdat behörighetsbevis, utöver det som angivits ovan, eller ett endossement giltigt för den aktuella befattningen på fartyget med hänsyn tagen till dess bruttodräktighet samt fartområde. (se giltig behörighetskod Bilaga 1)

Fartygets besättning ska ha den erfarenhet av segelfartyg som behövs med hänsyn till fartygets trafikmönster och dess konstruktion och utrustning.

I Inre fart skall minst en av besättningen ha relevant erfarenhet av maskineriet.

I Närfart skall minst en av besättningen ha avlagt Maskinbefälsexamen klass VIII eller Maskinistexamen och ha relevant erfarenhet av maskineriet.

Övrig personal

Är i tabellen angiven personal inte tillräcklig för vad som föreskrivs i fartygets säkerhetscertifikat om antal godkända båtmän och vad som i övrigt föreskrivs beträffande personal förtrogen med handhavande och skötsel av fartygets livflottar, skall härutöver ombord finnas anställd den personal som erfordras här för och för att förutsättningarna i fartygets nöd/brandplaner skall uppfyllas.

Vid eventuell transport av farligt gods ska ombord finnas befattningshavare med specialbehörighet i enlighet med 4 kap. 29§ fartygsäkerhetsförordningen (2003:438).

Det åligger befälhavaren att se till att fartygets däckspersonal uppfyller de krav på utbildning som föreskrivs i bifogade Bilaga till beslut om säkerhetsbesättning.
Även eventuell annan övrig ombordanställd personal vilka ej ingår i fartygets säkerhetsorganisation ska minst uppfylla kraven enligt punkterna 1 - 3 i bilagan.

Definition av fartområden, kort resa, befaren jungman samt ytterligare behörighets- /utbildningskrav - se Bilaga 1.

2014-06-25

Jan Sture Wahlquist
Jan Sture Wahlquist
Sjöpersonalsektionen



Definitioner

Inre fart : Fart i trafik inom Sverige och utanför kusterna, dock högst en nautisk mil från en hamn eller annan plats där fartyget kan finna skydd samt fart i Kalmarsund och nationell fart i Öresund. Som inre fart anses också fart i fartområde D, såsom detta definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

Kort resa: Resa vilken under normala förhållanden kräver högst 12 timmars gång under en period av 24 timmar.

Befaren Jungman: Person som har fullgjort minst sex månaders däckstjänstgöring

Ytterligare behörighets- /utbildningskrav

Förtrogenhetsutbildning: Alla i besättningen ska ha genomgått denna före det att tjänsten ombord tillträds

Grundläggande säkerhetsutbildning (basic safety): All sjöpersonal som ingår i fartygets säkerhetsbesättning ska ha fullgjort godkänd utbildning i grundläggande säkerhet (basic safety) detta gäller även för övrig sjöpersonal som har arbetsuppgifter som kan antas påverka det egna eller omgivande fartygs säkerhet eller den omgivande miljön.

Utbildning i passagerarsäkerhet (crowd): All sjöpersonal som enligt fartygets säkerhetsplaner ska bistå passagerare i nödsituationer.

Krishantering: Seniorbefäl samt annan person med direkt ansvar för passagerare i en nödsituation.

Certifikat i avancerad brandbekämpning: Sjöpersonal med ansvar att leda brandbekämpning ombord ska inneha sådant certifikat. Gäller endast om fartyget har brandmansutrustning.

Utbildning i sjukvård: Befälhavaren samt annan person som delegerats uppgiften som sjukvårdare ska, beroende på skeppssapotekets omfattning, ha antingen certifikat eller intyg som sjukvårdare. (Certifikat om fartyget har fartygsapoteck A eller B . Intyg om fartyget har fartygsapoteck D.)

Giltig behörighetskod, baserad på förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, överensstämmande med 1978 års Internationella Konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, med ändringar (STCW 95) (tab. 19)

Befattning	Inre fart	Närfart
Befälhavare	K F II F III* F IV* F V A F VI*	K F II F III* F IV* F V A F VI*
Överstyrman	F V F VII	F V F VII

*Omfattar samtliga behörigheter inom behörighetsklassen



SAFE MANNING DOCUMENT

Issued by the Swedish Transport Agency (STA) in accordance with the principles and guidelines set out in resolution A.1047(27) by the International Maritime Organisation.

Ship's name: VEGA GAMLEBY	Distinctive letters: SKQG	Port of Registry: GAMLEBY
Gross Tonnage: 140 (UR)	Propulsion power: 191 kW	IMO nr: -
Type of ship: Passenger ship (pass.max 70)	Working language: Swedish	Radio: GMDSS (A1)
Auto. steering/ Int. communication: -/-	Periodically unmanned machinery space: Yes	

The ship is considered to be safely manned if, whenever it proceeds to sea and subject to any conditions stated here in, it carries not less than the number and grades of personnel shown in the table below.

Trade Area: At most Near Coastal Trade

POSITION	NOS	COMPETENCY		SPECIAL COMPETENCY / REMARKS
		National code	STCW -78 as amended	
Master	1	F VI	II/3.5	ROC/GMDSS and certificate for Crisis management Medical care (see Annex 1)
Chief Officer	1	F VII	II/3.3	ROC/GMDSS and certificate for Crisis management The chief officer can be dispensed with on short voyages.
Experienced deck boy	2	-	-	
Other deck personnel	See remarks	-	-	When the ship is under sail the crew shall be supplemented in accordance with the masters judgement
Cook/Galley-steward	1	-	-	Certificate of proficiency for ship's cook (MLC 3.2.3) Can be dispensed with if the catering service is included in the duties of other personnel on board.

The positions above can also be maintained by one who holds a certificate of competency issued by the Swedish Transport Agency or the Swedish Maritime Administration, in addition to those above, or an endorsement valid for the actual position on the ship with consideration taken to the gross tonnage, propulsion power and trade area. (see valid code of certificate, Annex 1)

The ship crew shall have relevant experience, obtained in at least Near Coastal Trade, from sailing ships.

In Near Coastal trade and MOU-trade areas at least one of the crew shall have at least an Engineer officer's examination class VIII or a Ship's Mechanic Examination and have relevant experience of the machinery.

Other personnel

Should the personnel stated in the table above not correspond to what is prescribed in the ship's safety certificate concerning personnel familiar with the life saving equipment, additional personnel shall be employed to fulfil those requirements.

If transporting dangerous cargo, there should be a crewmember on board with special competency to handle the cargo.

Definitions of trade area, short voyages, experienced deck boy and also additional competency- / education requirements - see Annex 1.

2014-06-25

Jan-Sture Wahlquist
Jan-Sture Wahlquist
Operative division



Definitions

Near Coastal Trade: Trade to and from places in the Baltic Sea or waters connected with the Baltic Sea, but not beyond a line running from Hanstholm to Lindsnäs, and trade through the Kiel Canal to Cuxhafen.

Short voyage: A voyage, which under ordinary circumstances, takes no more than 12 hours run during a period of 24 hours.

Experienced deck boy: Seafarer who have not less than six months seagoing service in the deck department.

Additional competency / education

Familiarization training: All crewmembers shall have received the training before being assigned to shipboard duties.

Basic safety training: All crewmembers that are included in the ship's safe manning shall have the training, this also applies to other crewmembers that have tasks which can affect their own or surrounding vessels safety or the environment.

Medical care: The Master and the seafarer who is designated to take charge of the medical care on board shall have a Medical care certificate.

Crowd management training: All crewmembers designated on muster lists to assist trainees in emergency situation shall have the training

Crisis management and human behaviour training: Senior officers and any other person having responsibility for the trainees in emergency situations shall have the training

Certificate in advanced fire fighting: Seafarers who is designated to control fire-fighting operations on board shall have the certificate. Only necessary if the ship has fire fighter outfit.

Valid code of certificate, based on the Swedish Ordinance (2011:1533) concerning the Competency of Seafarers, complying with the International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers 1978, as amended.

(Tab.19)

Rank	Near Coastal Trade
Master	K F II F III* F IV* F V A F VI*
Chief Officer	F V F VII

* Comprises all gradings within the class of certificate





NORWEGIAN MARITIME DIRECTORATE SAFE MANNING CERTIFICATE

Issued under the provision of the Administration's regulation of 18 June 2009 No 666 pursuant to regulation V/14.2 of the SOLAS convention 1974 and regulations in the STCW convention 1978 as amended.

Name CHRISTIAN RADICH		Call sign letter: LJLM	IMO No. 5071729	Homeport Oslo	
Type Training Ship		Trading area – within the radio certificate assigned sea area Unrestricted voyages		Worksystem Watch System	
Gr. tons 663.00	Len-Br 62.000- 9.700 m	Prop. power 662 kW	El. plant 220 V - 180 kW	Prop. eng. Diesel	Speed 12
Minimum Safe Manning is based on the following technical installed equipment: Auto Pilot <input type="checkbox"/> Internal comm <input type="checkbox"/> Personnel alarm <input type="checkbox"/> UMS Alarms <input type="checkbox"/>					
Safe Manning for operation with periodically unmanned engine room. The period is limited to maximum 2 hours					
Positions	Nos.	Qualifications • (STCW)	Comments		
Master	1	D3 (II/2,3)			
Chief mate	1	D3 (II/2,3)			
2. officer	1	D4 (II/1)			
Able seafarer Deck	3	(II/4)			
Ordinary seamen	3				
Engine watchman	1				
Messman	1				

Gr. tons means gross tonnage according to the International Convention of 1969 concerning Tonnage Measurement of Ships.

All crew members shall meet the requirements regarding safety training according to the requirements of the regulations concerning qualification requirements, issue of certificates and certificate rights for personnel on Norwegian ships.

A radio operator holding a Certificate of competency shall be present on every navigational watch. If the ship is provided with equipment for sea area A1, minimum requirements: Restricted Operator's Certificate (ROC). If the ship is provided with equipment for greater sea areas, minimum requirements: a General Operator's Certificate (GOC).

(*) Certificate requirements refer to national codes with STCW95 references in brackets. Other certificates may be accepted for the required position. For rights or restrictions, see each individual certificate's section of limitations.

The covering letter to which this certificate is attached is a part of the Safe Manning Certificate.

Place Haugesund	Date 2013.02.08	Signature Jack-Arild Andersen Acting head of section
--------------------	--------------------	--